

ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE

28 AVRIL 2010

PRESENTATION AU COLLECTIF VILLE CAMPAGNE

ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE

LES OBJECTIFS

MIEUX CONNAITRE LE FONCTIONNEMENT DE NOTRE TERRITOIRE

La méthode d'enquête standardisée à l'échelle nationale permet de recueillir tous les éléments sur la structuration des déplacements des habitants de l'agglomération.

Elle assure aussi une juste comparaison avec des agglomérations de même strate.

ALIMENTER L'ETUDE ET L'ELABORATION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

Dès 2010, les résultats de l'EDVM seront la source essentielle de données pour l'élaboration du diagnostic du PDU d'Agglopolys. L'EDVM sera aussi utile pour évaluer a priori le potentiel de certaines actions du programme qui sera mis en oeuvre car les pratiques des populations sont désormais mieux connues.

EVALUER NOS POLITIQUES PUBLIQUES

L'évaluation est un pan essentiel et obligatoire des politiques publiques en général et d'un PDU en particulier mais elle est parfois ignorée.

Cette première enquête est l'état 0 d'un travail et d'un suivi à échéance de 8 à 10 ans où l'on mesurera alors l'efficacité des actions mises en oeuvre et l'évolution générale de la mobilité sur notre territoire.

ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE

LA METHODE

L'enquête a été réalisée selon la méthodologie nationale des «Enquêtes Déplacements Villes Moyennes» définie par le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques).

La méthodologie de la démarche EDVM est la suivante :

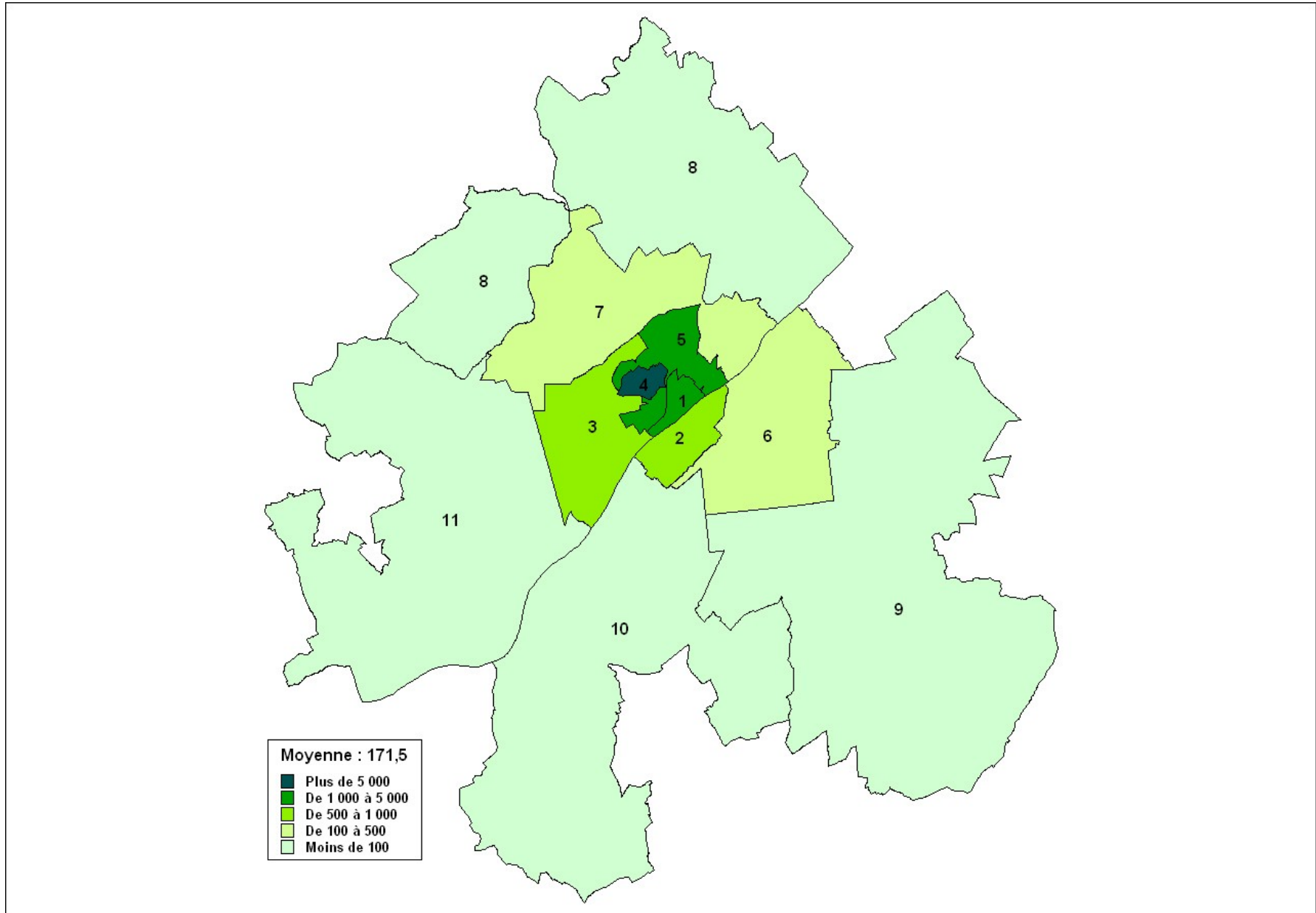
- L'échantillon est obtenu de manière probabiliste à partir d'une base de données représentative des ménages.
- Les enquêtes sont réalisées par téléphone, par des enquêteurs spécialement formés à ce recueil.
- L'enquête consiste à interroger par téléphone 1 à 2 personnes âgées de 11 ans et plus tirées aléatoirement parmi l'ensemble des membres du ménage sur l'ensemble des déplacements de la veille (uniquement pour les jours de semaine). Le nombre de personnes interrogées dépend de la taille du ménage (il s'élève à 1 personne dans les ménages constitués d'une ou deux personnes, 2 personnes lorsque le ménage est composé d'au moins 3 personnes âgées de onze ans et plus).
- Tous les déplacements, réalisés la veille du jour d'enquête, par chaque personne enquêtée sont recensés. Les caractéristiques de ces déplacements sont relevées de manière précise. En reconstituant l'emploi du temps de la journée, on note pour chaque déplacement l'heure et le lieu de départ, l'heure et le lieu d'arrivée, le motif à chaque extrémité du déplacement et les modes de transports utilisés. Tous les déplacements sont concernés, y compris ceux, même courts, effectués à pied.

L'enquête a été effectuée auprès d'un échantillon de 1 627 ménages résidant dans le périmètre d'enquête retenu (soit 34 communes).

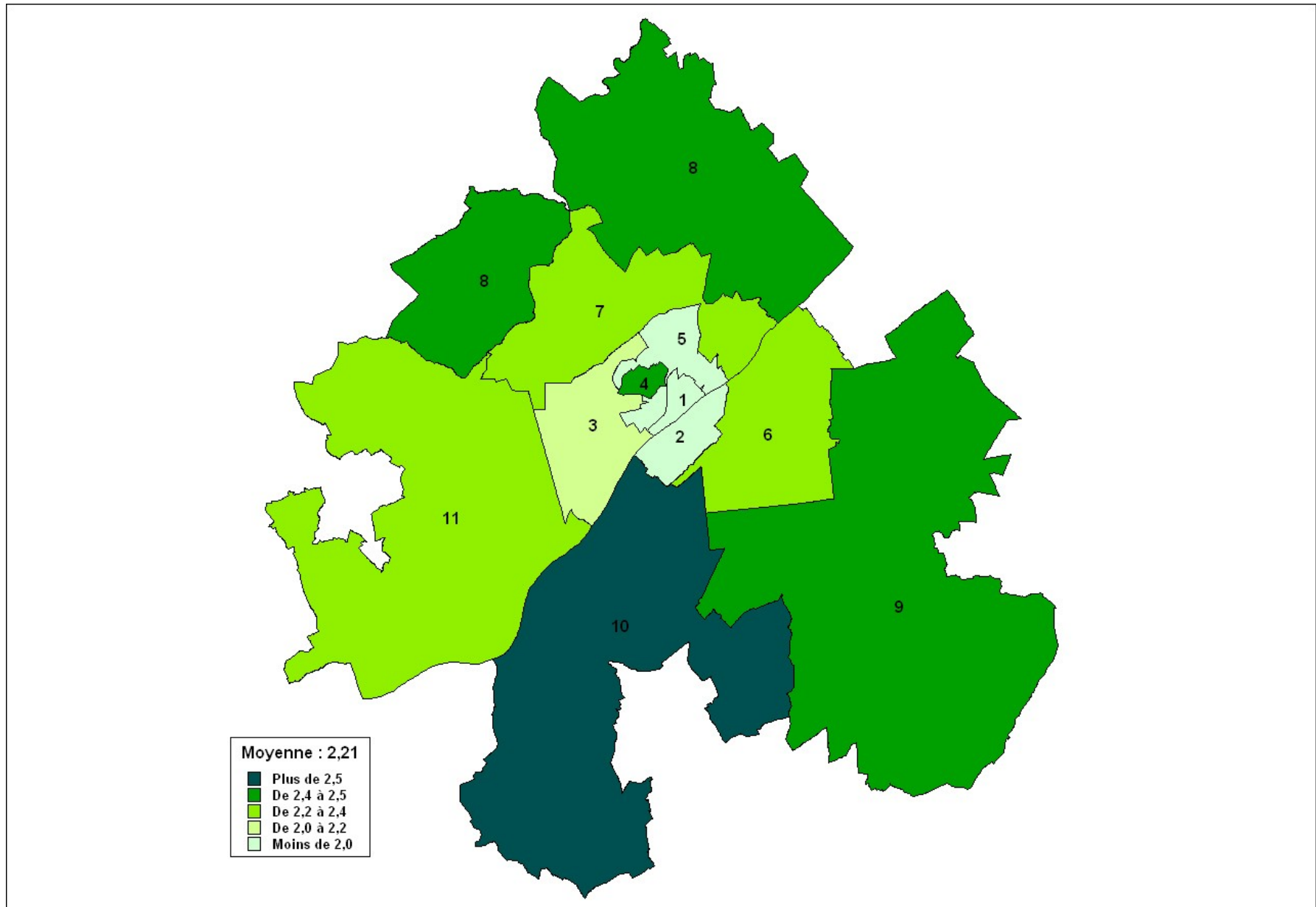
L'échantillon enquêté a été obtenu par un tirage aléatoire effectué sur 11 secteurs géographiques.

Au total, 1 900 personnes de plus de 10 ans ont été interrogées, et 7 688 déplacements ont été recensés (dont 7 430 ayant au moins une extrémité dans la zone d'enquête).

ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE LA DENSITE

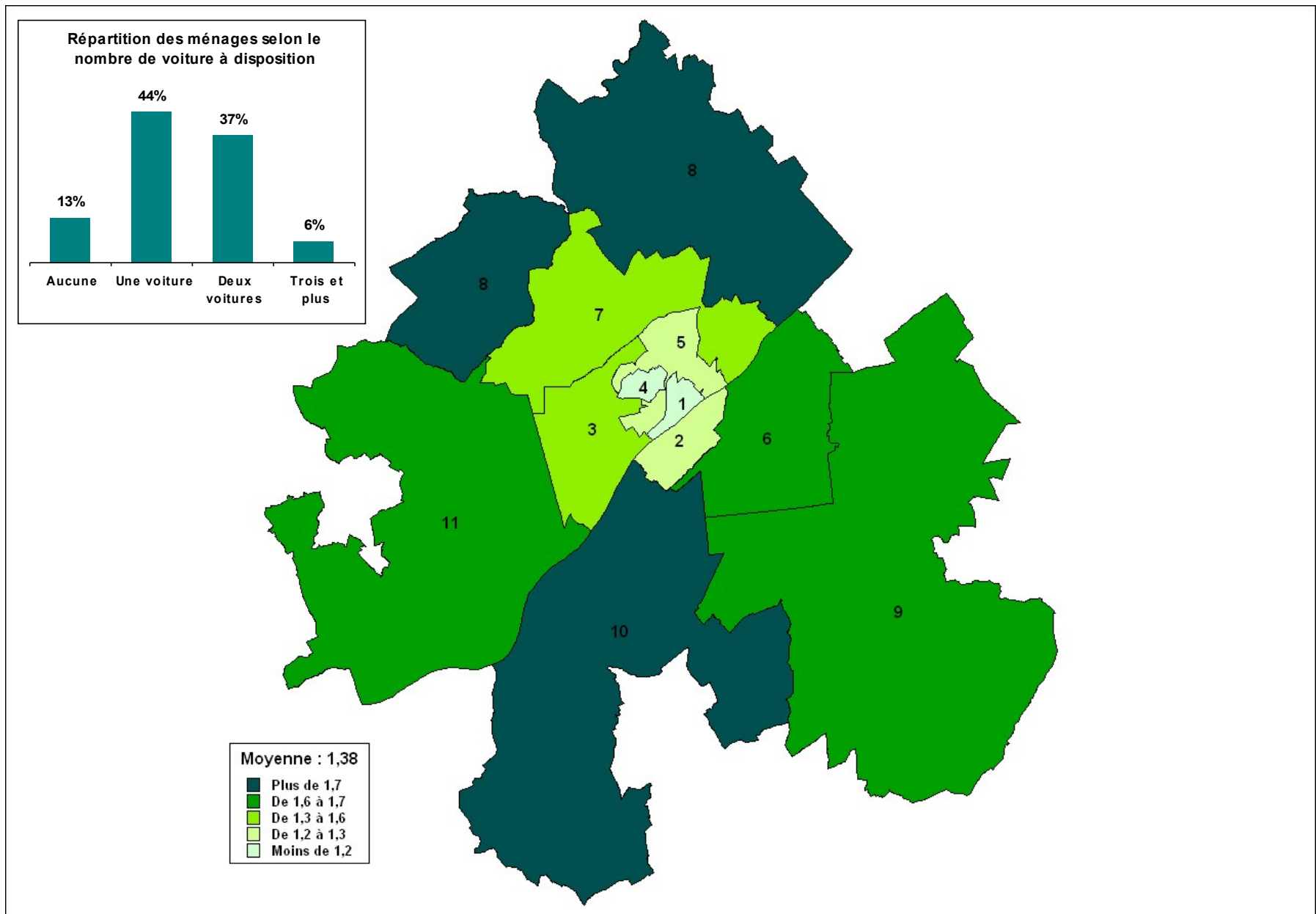


ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE LA TAILLE DES MENAGES

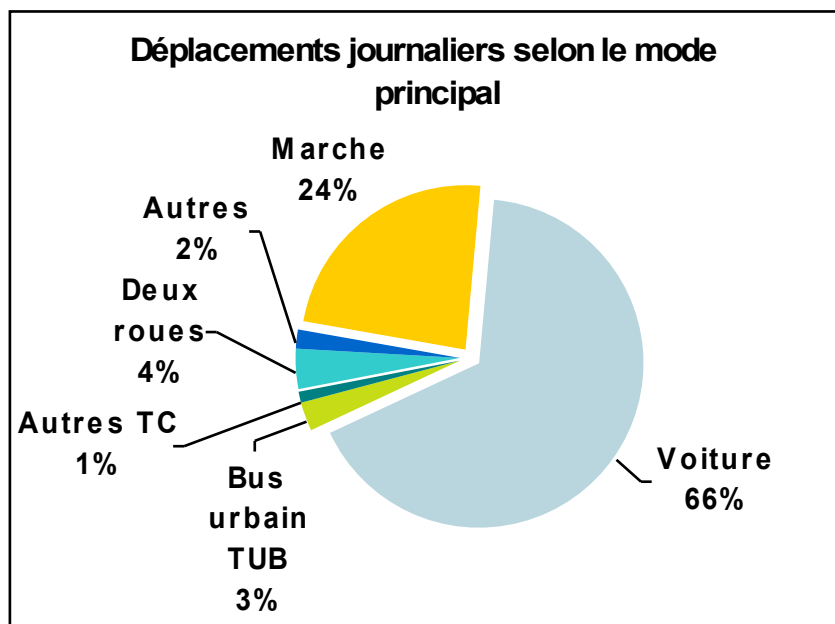


ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE

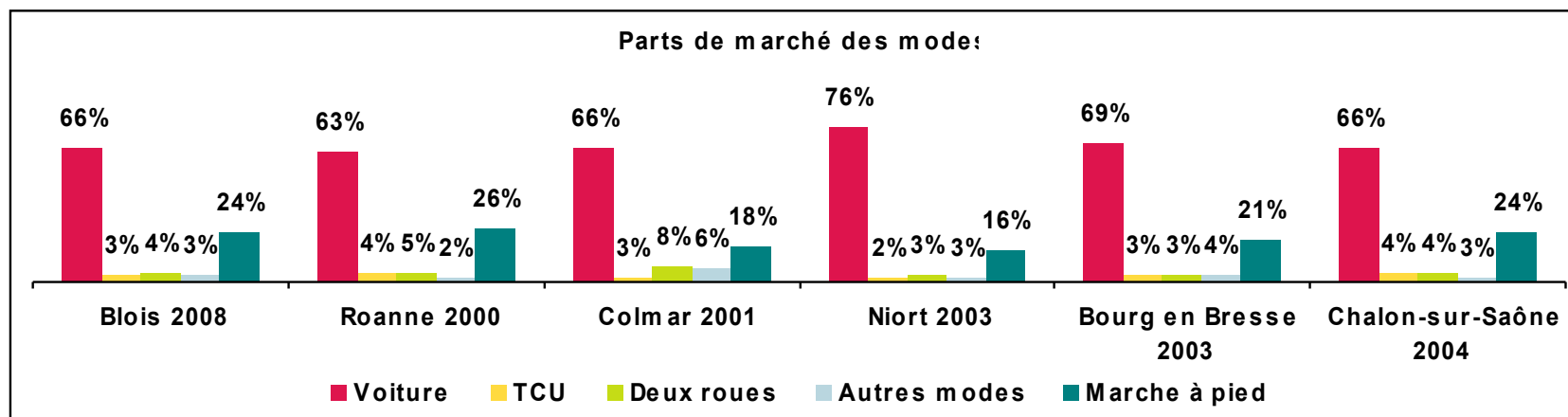
LE TAUX DE MOTORISATION



ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE LA REPARTITION PAR MODES

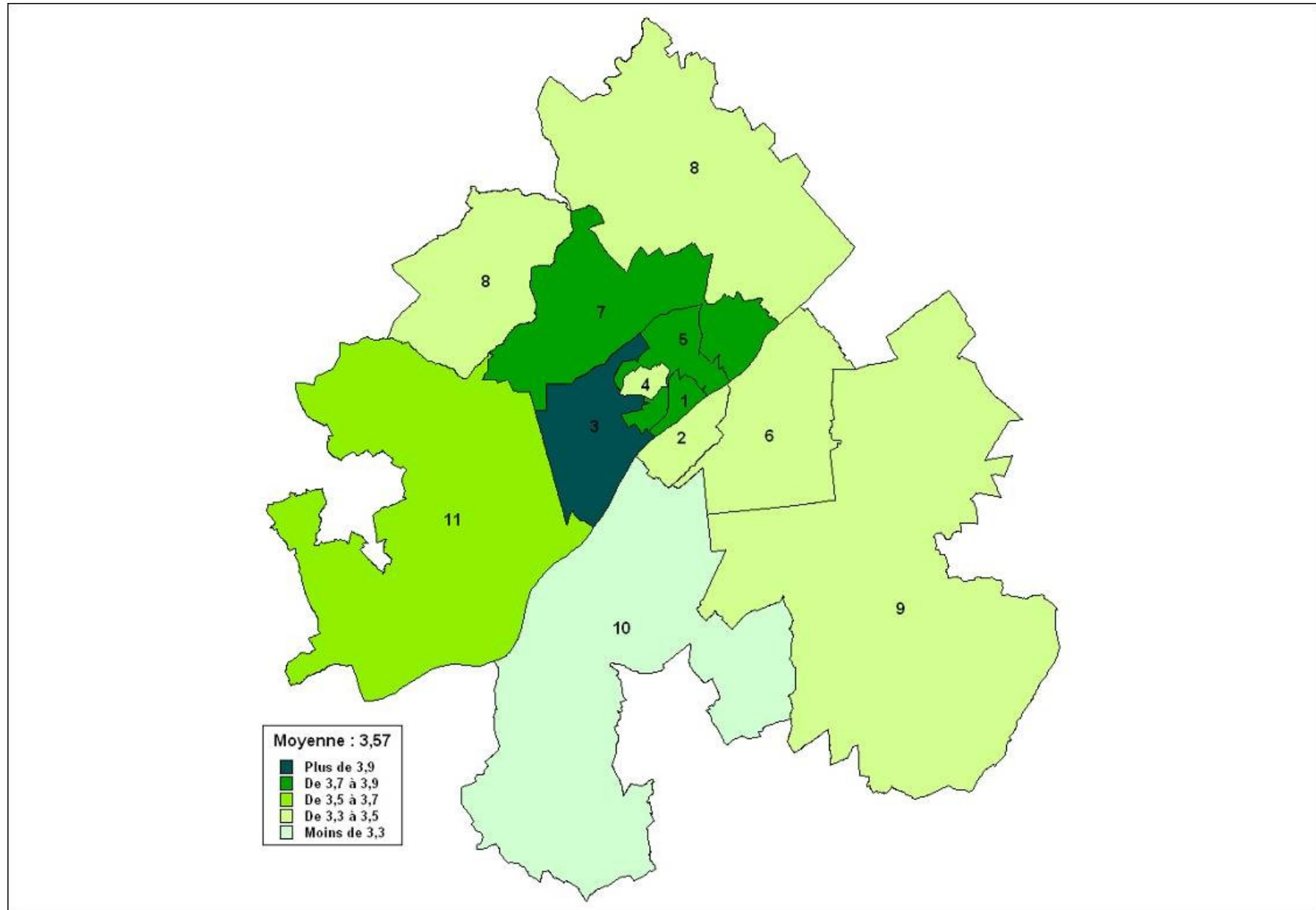


La voiture est, de loin, le mode dominant. Les 228 441 déplacements quotidiens effectués par ce mode se partagent en 194 835 déplacements comme conducteur (85%) et en 33 606 déplacements comme passager (15%).



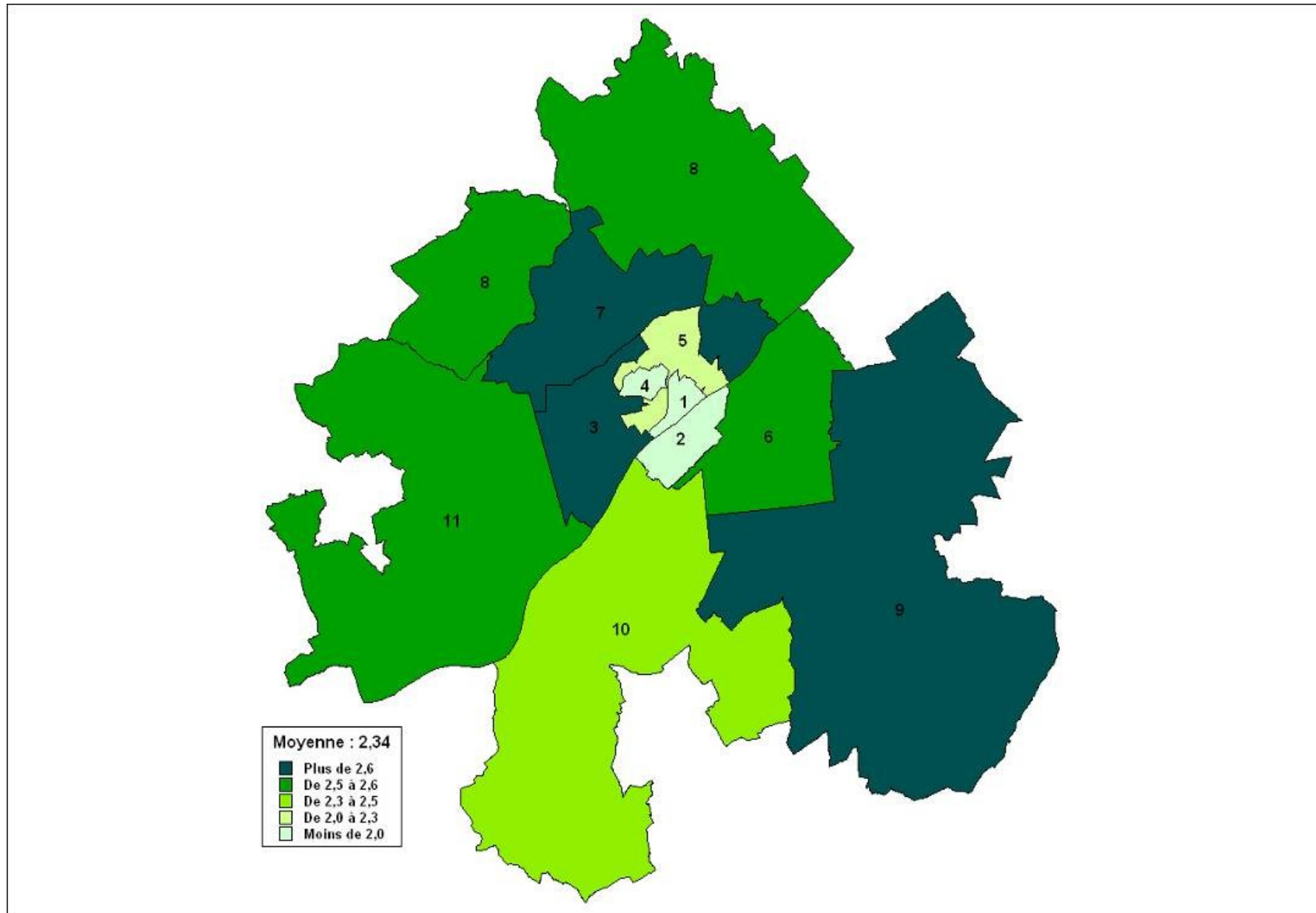
ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE

LA MOBILITE



ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE

LA MOBILITE EN VOITURE



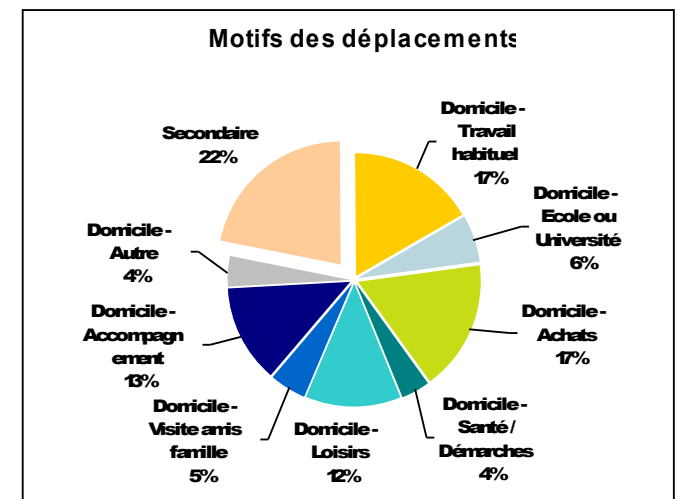
ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE

LES MOTIFS DE DEPLACEMENT

Les déplacements domicile-travail habituel représentent 17% du total.

Avec le motif travail, les déplacements les plus courants sont les déplacements domicile-achats (17%), domicile-accompagnement (13%) et les déplacements domicile-loisirs (12%).

Les déplacements secondaires (il s'agit de tous les déplacements n'ayant aucune extrémité reliée au domicile) représentent un peu moins d'un quart des déplacements, ce qui est assez élevé et traduit la présence de déplacements en chaîne.



ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE

L'INTERMODALITE

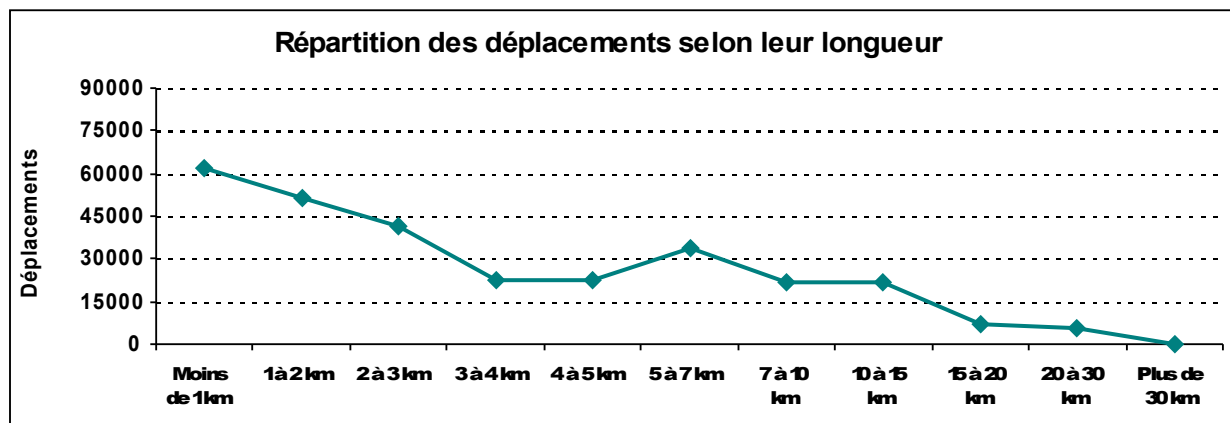
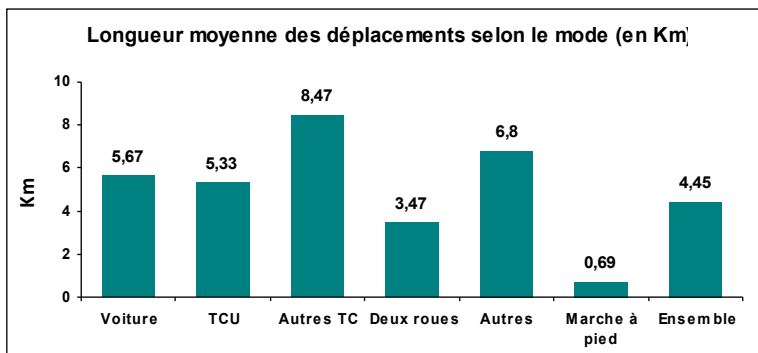
Les déplacements intermodaux (déplacements effectués à l'aide d'au moins deux modes mécanisés) sont très peu nombreux (2 598, soit 0,7% du total) et ils concernent 2 020 personnes.

Dans plus de la moitié des cas (52%), ces déplacements commencent par un trajet en voiture que ce soit en tant que conducteur ou bien que passager (dans plus de la moitié des cas il est poursuivi par un trajet en transport en commun). Pour 19% des déplacements, c'est le bus urbain qui débute le déplacement (dans les 3/4 des cas, ce trajet est suivi par un autre trajet en transport en commun) ; pour 14% il s'agit d'un train SNCF.

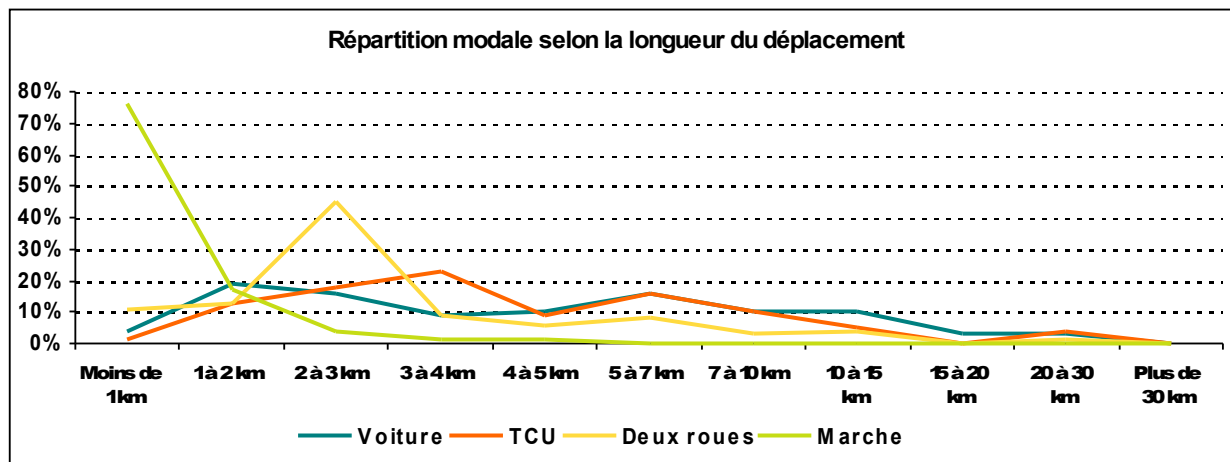
ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE

LA LONGUEUR DES DEPLACEMENTS

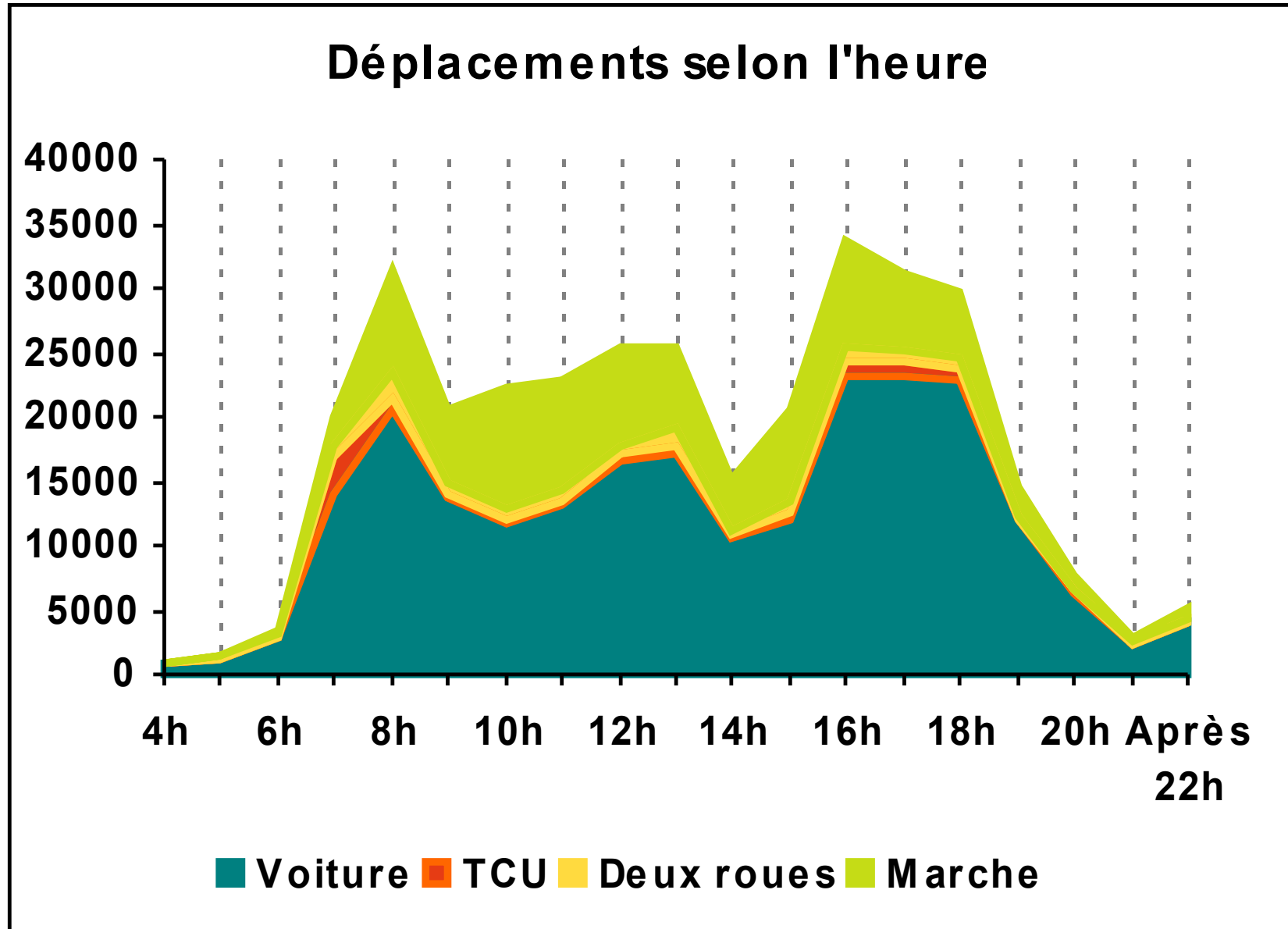
La longueur moyenne des déplacements est de 4,5 kilomètres. La distance moyenne parcourue à pied est logiquement la plus faible (inférieure à 1 kilomètre). Les distances parcourues en autres transports collectifs et en autres modes mécanisés sont les plus longues.



21% des déplacements font moins de 1 kilomètre, 53% moins de 3 kilomètres. La marche domine pour les déplacements inférieurs à 1 kilomètre. Les deux roues sont utilisés sur des déplacements courts (69% des déplacements de moins de 3 kilomètres). La voiture et le bus urbains sont quant à eux utilisés pour parcourir les distances les plus longues.

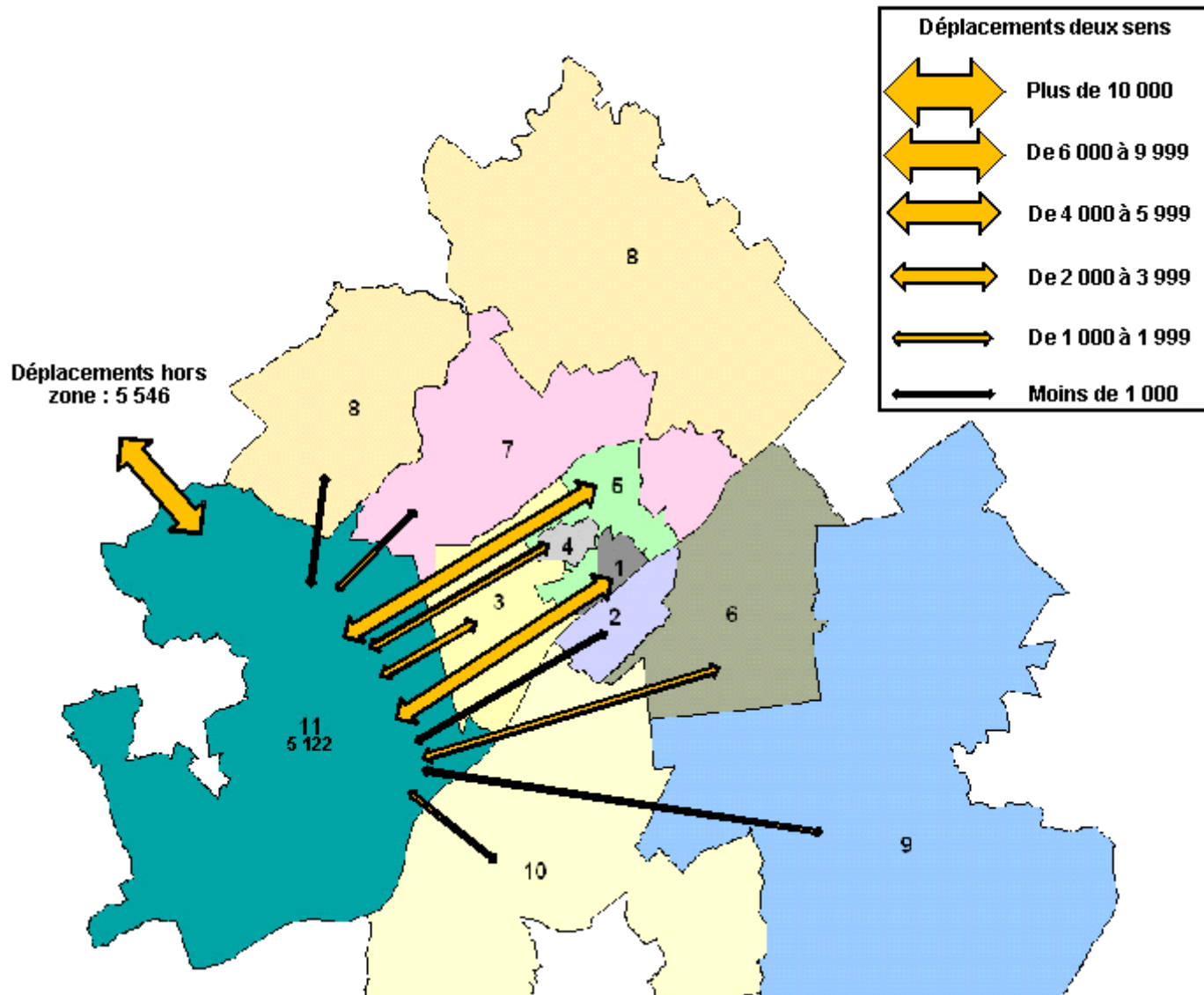


ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE REPARTITION HORAIRE DES DEPLACEMENTS



ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE LES FLUX PAR SECTEUR

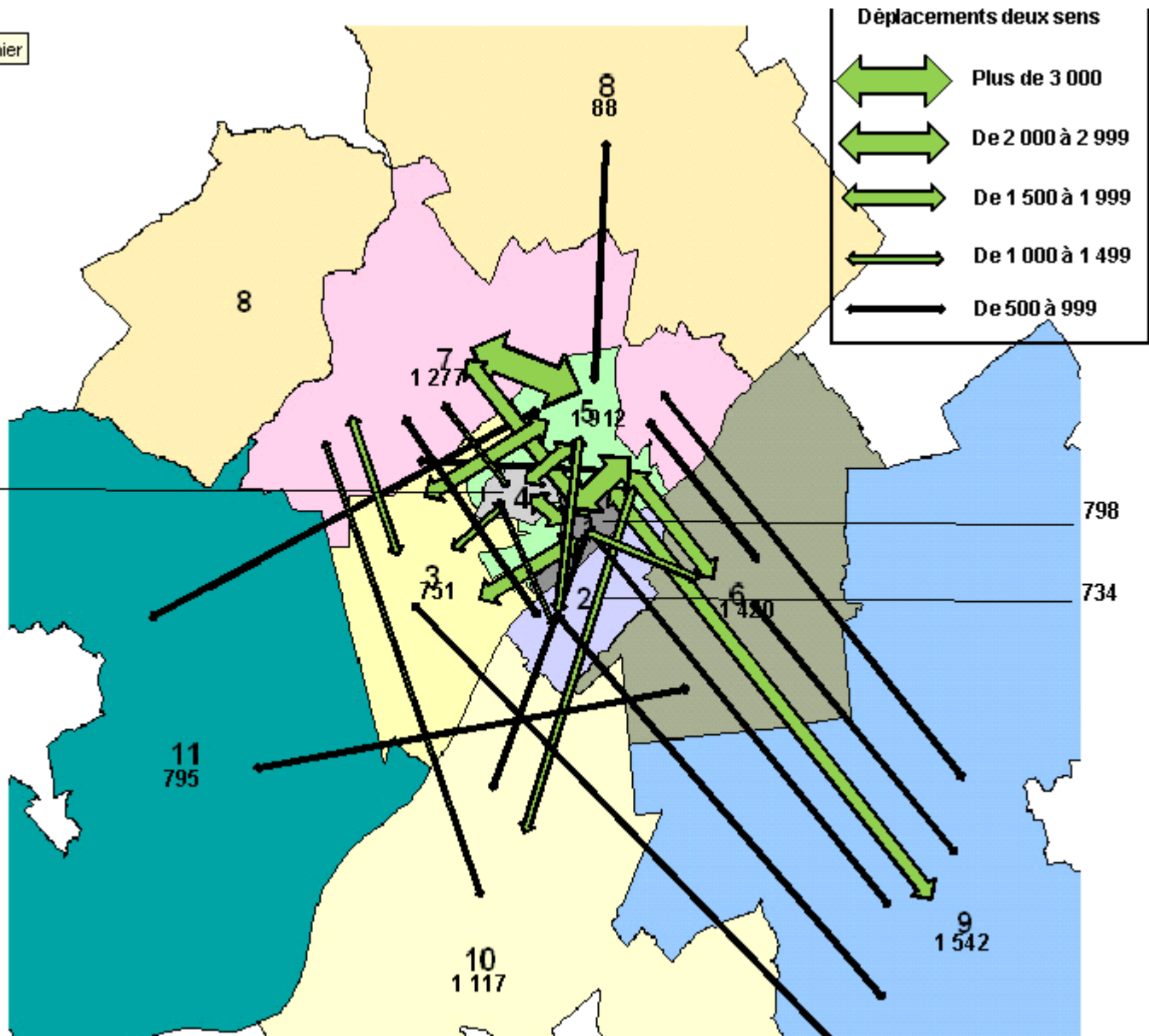
FLUX DES DEPLACEMENTS MECANISES DE LA ZONE 11 (Agglopolys Ouest)



Par la zone 11, transitent 21 025 déplacements sur un jour moyen de semaine. 26% des flux ont une extrémité hors zone et 24% sont réalisés en interne. Les autres flux principaux sont réalisés avec des zones de Blois (zone 5 Interquartier : 11%, zone 1 Blois Centre : 10%).

ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE LES FLUX DOMICILE-TRAVAIL

ion de fichier



C'est la zone 5 (Blois Interquartier) qui attire et génère le plus les flux domicile – travail habituel. Globalement, les flux importants ont lieu dans la commune de Blois ou dans les secteurs limitrophes (6 et 7). 7% sont observés entre les zones 5 et 7 (Saint Sulpice – La Chaussée). 4% ont lieu entre les zones 1 (Blois Centre) et 5 (Blois Interquartier).

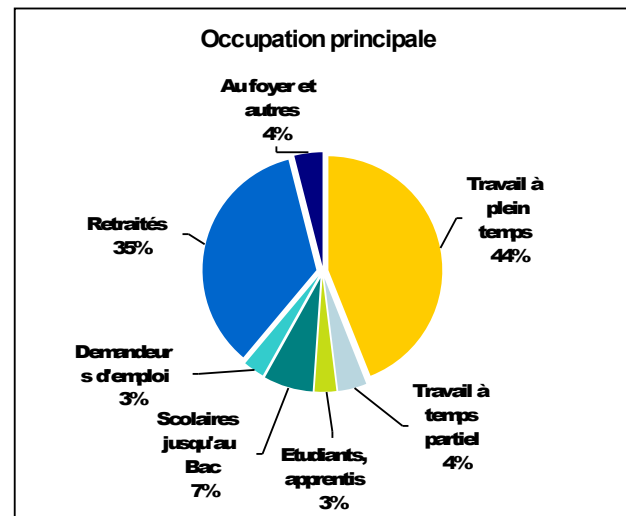
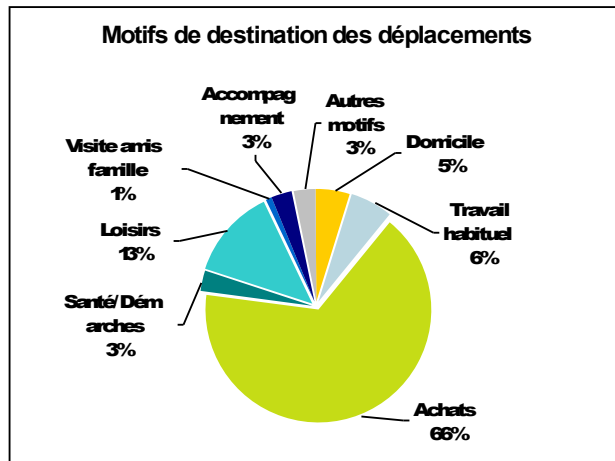
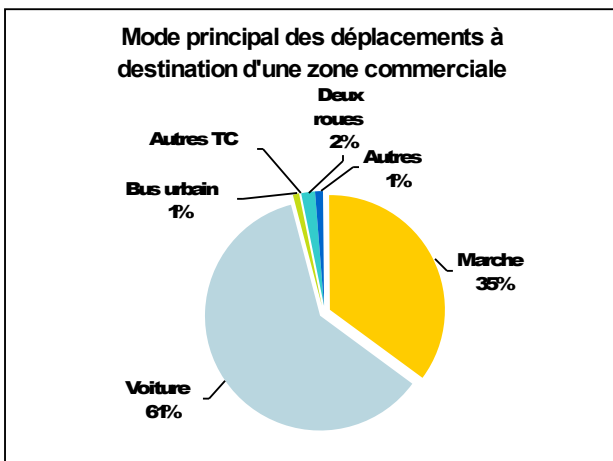
ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE LES FLUX VERS LES ZONES COMMERCIALES

21 921 déplacements sont à destination d'une zone commerciale (cela représente 6% des déplacements totaux). Cela concerne 14 954 individus soit 18% de la population de 11 ans et plus de l'agglomération.

Ces 14 954 individus qui ont réalisé au moins un déplacement à destination d'une zone commerciale sont majoritairement des actifs (48%) ou des retraités (35%). Il s'agit donc logiquement à 80% des plus de 35 ans.

Les 21 921 déplacements à destination d'une zone commerciale se répartissent comme suit :

10 461 déplacements à destination de la zone commerçante de l'hyper centre,
 4 614 à destination du centre commercial Leclerc
 3 862 à destination de la zone d'activités Auchan,
 2 241 à destination de la zone commerciale Blois 2
 743 à destination de la zone d'activités Perrières/Clouseaux



ENQUETE DEPLACEMENTS VILLE MOYENNE POINT D'ETAPE

L'EDVM réalisée nous permet d'avoir une vision à la fois globale et précise de l'état des déplacements et de la mobilité dans l'agglomération.

Les résultats nous positionnent plutôt dans la moyenne des collectivités de même strate en terme de mobilité générale et de répartition modale des déplacements.

Le taux de motorisation est quant à lui élevé signalant une grande dépendance à l'automobile dans les secteurs périphériques; là où les autres modes sont absents ou non adaptés aux besoins.

La représentation des flux de déplacements témoigne du zonage marqué qui constitue la structure urbaine de l'agglomération, en particulier s'agissant des déplacements domicile-travail donc de l'emploi.

En 2010, L'EDVM sera utilisée pour l'établissement du diagnostic du Plan de Déplacements Urbains. Il est aujourd'hui le seul outil qui fait le lien entre les caractéristiques des déplacements et la structure de la population.